

第3回 運営協議会 ②

「お墨付き」入手困難、の意味

今回も引き続き、運営協議会を取り上げます。さて、復習になりますが、運営協議会で、

- ①「地域に福祉有償運送が必要か？」
- ②「登録希望団体の活動は、福祉有償運送としてふさわしいか？」

を話し合った結果、「福祉有償運送が必要」「福祉有償運送にふさわしい」として、メンバーの意見が一致することを、『合意』と呼びます。

『合意』の証拠の「お墨付き」が発行されにくいということは、協議会メンバーのなかに「福祉有償運送が必要」「福祉有償運送にふさわしい」になかなか賛成しない人がいる、ということです。それは誰で、理由は何なのでしょう。では、答えを考えるために、協議内容を詳しくみていきましょう。

争点は「タクシー台数」「対価」

- ①「地域に福祉有償運送が必要か？」

必要性についての議論は、「地域の移動制約者（高齢者や障害者等）の人数に対して、タクシーや福祉タクシーは十分足りているか？」を中心に行われます。法律上、福祉有償運送は、あくまでタクシーや福祉タクシー等の不足を補うものと位置づけられているため、タクシー等の不足が客観的に証明できれば必要性が認められる、といわれています。逆に、「経済的に苦しくタクシーが使えない高齢者のために、

安価な福祉有償運送を」といったタクシー台数に無関係な理由だけでは、必要性は認められないでしょう。

- ②「登録希望団体の活動は、福祉有償運送としてふさわしいか？」

この件は、主に「対価（利用料）」についてが議論の中心となります。というのは、“ふさわしさ”とは非営利であること、という考え方により、福祉有償運送の対価は「おおむねタクシーの2分の1」と国から決められているからです。“ふさわしさ”は、対価が「おおむねタクシーの2分の1」であるかどうか、から判断されます。

カギをにぎるのは、タクシー業界

さて、では“なかなか賛成しない人”とは一体誰のことなのでしょう。

それは、話し合いを通じて、福祉有償運送が競合相手ではないという証明がほしい、という人たちです。もう、おわかりですね？

それは、タクシー業界の方々です。タクシー業界の中には、福祉有償運送にお客を取られるのではないかと、という心配が根強くあります。そのため、しばしばタクシー業界出身の協議会メンバーが、既存のお客を奪わないこと（タクシー不足）、タクシーとは根本的に違うこと（非営利）に強くこだわるため、協議が難航するといわれています。タクシー業界の納得が『合意』の行方を左右すると言えるでしょう。

次回は…

運営協議会 ③